

CRONACA DELLA CITTÀ

La progettata unione doganale italo-austriaca e le opinioni prevalenti nei circoli cittadini

La progettata unione doganale coll'Austria è un problema così vasto e ponderoso, sia politicamente che economicamente, che offre all'Italia tante possibilità, confondendo nel contempo il massimo prestigio come grande potenza, che abbiamo voluto ascoltare e riferire sulla questione il pensiero di alcune autorevoli personalità cittadine. I risultati delle nostre conversazioni rischiarano e inquadrano il problema dell'eventuale unione doganale dal punto di vista politico, industriale e finanziario. Quello economico, richiedendo ponderato esame e sottili analisi, dev'essere rimandato alla competenza degli esperti.

Un primato morale

Con l'unione doganale, l'Italia acquisterebbe di colpo il primato morale nel gioco delle competizioni europee, e il successo sarebbe così eminente e grandioso da oscurare quelli già solidi conseguiti in questi anni fatiosi di sistemazione politica dell'Europa. Il successo morale avrebbe il suo punto sensibile e la sua base ineluttabile nel fatto che, per la prima volta dopo la guerra, una grande potenza vittoriosa è chiamata dal vinto, sia pure a distanza di tempo dalla conclusione della pace, a compiere un'opera di assetto per non dire addirittura un atto di salvezza.

Ricomposti e obliati i passati rancori, i due paesi, ieri belligeranti, ritroverebbero oggi il modo di dare anche esempio di reciproca fiducia nella ricostruzione economica e politica del dopoguerra. Ma, più di tutto, con l'offerta dell'unione doganale, l'Austria riconosce all'Italia, e la dimostra esplicitamente tutto il credito che gode, sia nella tradizione della nostra politica estera equilibrata, ponderata, equa, sia nel vigore e nella salute della nostra politica interna che, malgrado i conflitti dei partiti e le parziali crisi di qualche ramo industriale, si mantiene tale da desinare la piena fiducia del paese e dei nostri contrari.

L'Italia, e la Medieuropa

Esaminata la proposta sulle sue conseguenze di carattere internazionale per l'Italia, essa ci offre la possibilità di mettere in piena efficienza la nostra scienza e sapienza nel gioco della politica medioeuropea. Malgrado i difetti che abbiamo e che ci riconosciamo, potremmo continuare la pacifica penetrazione e collaborazione col mercato straniero senza strapuntare, senza urtare le suscettibilità dei nostri contrari, ma proseguendo con più largo respiro e senza desiderio di invasioni forzose, la tessitura di quella vasta rete di relazioni commerciali e industriali nei paesi vinti, che i nostri connazionali, dal tempo dell'armistizio ad oggi, hanno iniziato e maturato, raccogliendo attorno al nome italiano o al costume dei nostri mercanti meritate simpatie e legittime fiducie.

Un altro valido e forte elemento di successo sarebbe l'entrata solenne dell'Italia sul Danubio. L'unione doganale con l'Austria ci porterebbe sul grande fiume, che è il polmone del commercio dell'Europa centrale, e ci affiderebbe le chiavi della Medieuropa. Dopo la vittoria delle armi, questa sarebbe la seconda vittoria italiana, ricca di felici possibilità e conseguenze, e tale da influenzare beneficamente tutto il sistema politico-economico dell'Europa centrale.

Entrata nel raggio d'azione della politica medioeuropea, l'Italia esplicherebbe un'attività di equilibratrice delle influenze e regolatrice delle forze eguamente distribuite senza nullo egocentrico. Il motivo determinante dell'arrivo italiano sul Danubio, esprime già per se stesso la sua origine, che è quasi prettamente umanitaria e sentimentale.

Il nemico dissestato e moribondo cerca nell'Italia il sussidio e la forza ricostituente delle sue energie. L'Italia adirebbe con obiettivi puramente umani, e contraddirebbe al suo costume politico e alle sue tradizioni morali invertendo l'ufficio e spostando i termini del suo intervento. Conoscendo la natura dello Stato italiano, l'Austria si è rivolta ad esso sapendo benissimo che l'onesta della nostra politica avrebbe arrecato i frutti desiderati dall'unione progettata. Tre settimane o sei mesi sono sognate in Italia che si sarebbe arrivati al Danubio; oggi che tale possibilità sembra realizzabile, non dobbiamo dimenticare anche le conseguenze politiche che deriverebbero all'Italia dalla sua entrata nella Medieuropa.

Essendo nostro interesse la conservazione e l'elevazione a piena efficienza dell'economia nei paesi vinti, la funzione italiana nella Medieuropa avrebbe appunto il principale compito di salvaguardare e garantire la situazione onde i trattati stipulati alla fine della ostilità abbiano piena applicazione, e la libertà nazionale dei popoli, per la quale ebbe origine il conflitto, sia assicurata contro tutte le intromissioni. Come si vede, l'azione che potrebbe esplicare l'Italia sarebbe tutta di equilibrio, e varrebbe a tutelare i nostri interessi medioeuropei e quelli della Piccola Intesa.

L'azione equilibratrice dell'Italia potrebbe anche frustrarsi o per lo meno ritardarsi, tutti i tentativi fatti o da farsi per la tanto desiderata ricostituzione di quella confederazione danubiana che avrebbe dovuto succedere all'Austria, con le stesse mire imperiali, e soprattutto col preciso compito di gravare sull'Italia specialmente nell'Oriente adriatico. L'Italia sul Danubio sarebbe una garanzia di lunga durata contro questo pericolo, e potrebbe diventare anche una garanzia per la Francia che vide sempre con palese preoccupazione l'eventualità di un'unione dell'Austria tedesca con la Germania. Giacché è presumibile che la comparsa del pericolo di un'unione territoriale austro-germanica renderebbe la Francia meno incline ad attraversare od avversare i nostri piani politici di pacificazione e quindi ciò varrebbe a trasmutare benevolmente lo stato d'animo degli italiani verso i cugini d'oltrealpe.

Non bisogna dimenticare che taluni atti politici francesi, che riescono spesso ostici e sembrano intenzionalmente diretti contro l'interesse d'Italia, sono dettati spesso da quell'istinto conservatore francese (espresso nella politica del dopoguerra) che trova la sua radice nella paura di un'annessione del

L'Austria alla Germania, onde tutta la direttiva della politica francese si rivolga a garantirsi contro questa eventualità. La unione doganale dell'Austria con l'Italia assicurerebbe, se non in forma definitiva, almeno per lunga serie d'anni, il distacco dei due paesi tedeschi, e con ciò la Francia acquisterebbe pace. Naturalmente, con la progettata unione, l'Austria vorrebbe presa nel gioco dell'Intesa pur restando alleate, come per il passato, Italia e Francia. E non è detto che, se la Francia raggiunge il desiderato distacco, non possa cambiare lo stato d'animo degli italiani verso di lei, sempreché essa non attraversi i piani italiani, anche se questi, per il bene dell'equilibrio dell'Europa mediterranea, arrivassero fino al Danubio.

Pace sociale nel cuore d'Europa

Per quanto riguarda poi la politica e la pace sociale interna negli stati successori dell'Austria, giova rilevare che l'unione austro-italiana non solo costituirebbe un elemento d'ordine, ma potrebbe quasi certo risparmiare ai nostri e dei nostri esperimenti bellici che lo sfacelo dell'Austria provocherebbe, allargandoli in Ceca-Slovacchia e in Jugoslavia.

L'Italia ha superato, dopo qualche infatuata prova, i tentativi di rivoluzione bolscevica, e tutto lo suo energie sono rivolte a rendere sempre più saldo e autorevole lo Stato liberale. Questo Stato liberale sarebbe anche una garanzia contro tutti i tentativi di risvolgimento che venissero a perturbare l'opera di ricostituzione economica così necessaria e urgente al paese che ci richiede assistenza.

Esaminati gli elementi positivi e le tesi vantaggiose per l'unione doganale italo-austriaca, è necessario prospettare anche la tesi che, pur non svalutando e sminuendo le ragioni esposte, non mette però in evidenza qualche punto controverso.

È nell'ordine naturale delle cose che l'Austria si risollevi dallo sfacelo, e lentamente ma sicuramente ricostituisca la sua economia senza scolar più il bisogno dell'associato. Che avverrebbe il giorno in cui l'Austria potesse fare da sé, cioè bastasse a se stessa avendo riacquisita la sua piena e indipendente economia? Certo quel giorno l'Austria esprimerebbe all'Italia il desiderio di separarsi e rompere il contratto. Con la rottura delle convenzioni e la conseguente separazione, cosa avverrebbe nei territori della Nuova Provincia?

Le Nuove Province italiane

Questo problema è stato recentemente accennato in un articolo del corrispondente romano del *Corriere della Sera*, Guglielmo Emanuel, il quale fece capire che col terreno doganale comune, l'Alto Adige si sarebbe riabilitato a vivere nell'ambito e nelle consuetudini spirituali dell'Austria, eventualmente rinascondendo vecchie simpatie, risentimenti e nostalgie ormai tramortite.

Un fatto incontestabile è che quella gente, distaccata dall'amplesso del vecchio impero, sentiva il malessere politico. L'eventualità dell'unione doganale provocherebbe

in quello zone miste nuove suggestioni, favorendo, magari sotto il regime dello Stato liberale italiano, propagande per il futuro distacco dall'Italia. Sono opinioni e congetture che dovrebbero essere vagliate e studiate da coloro che avranno il podere incarico di formulare lo schema del progetto accordo. Comunque è chiaro che l'Italia, contro eventuali pericoli, dovrebbe cercare tutte le garanzie e procedere con tutte le cautele.

Considerando l'unione doganale agli effetti economici, è certo che l'industria italiana nulla avrebbe da paventare, anzi acquisterebbe funzione integratrice dell'industria e del commercio austriaci. Se un centro industriale esperto e solidamente organizzato, come Vienna, potrebbe riuscire utilissimo per i 40 milioni di consumatori italiani, questi a loro volta potrebbero dare prodotti industriali stabilendo un situazione valutaria tale per cui le rispettive industrie non possano reggere nella concorrenza. Ad eliminare questo pericolo gioverebbe l'uguaglianza monetaria per cui i prodotti della nostra industria godranno del pregio nel costo della mano d'opera, nei prezzi delle materie prime e nella fissazione del prezzo di vendita.

Il problema di Trieste

Prima di chiedere questa rapida rassegna dei valori politici e morali della progettata unione doganale, è bene considerare quale funzione avrebbe Trieste nel quadro complesso di tale associazione.

Trieste sarebbe, geograficamente e tecnicamente, l'anello di congiunzione per l'unione dei due paesi saldevolmente e si fonderebbe. La nostra città è, per lunga tradizione e consuetudine, bene organizzata per tale ufficio: lingua, ambiente ed esperienza di uomini la trovano preparata. In Austria si troverebbe agevolmente rappresentanti di ditte italiane, e a Trieste, Milano e altre non mancherebbero i rappresentanti di ditte tedesche per la tutela dei reciproci interessi. La stessa funzione acquisterebbe Trento per gli Alto Adige. Ma per Trieste, in modo speciale, l'unione doganale vorrebbe significare la ripresa d'attività del suo «interland».

L'Austria, per mezzo di Trieste italiana riacquisterebbe la sua espansione commerciale transalpina, ciò che finora non era capace di realizzare causa la svalutazione della moneta. Conseguentemente col ridare efficacia e valore all'entroterra triestino, si favorirebbe la gravitazione degli interessi austriaci su Trieste e sul nostro porto.

Si richiama l'attenzione benefica e il salutare desiderio che questa ripresa di funzione commerciale-industriale di Trieste avrebbe presso gli altri popoli confinanti e presso i più lontani del vecchio continente; sarebbe un nobile credito in rimasta, e anche la morte definitiva della leggenda finora fatta circolare sulla nostra decadenza.

Cio potrebbe — per esempio — indurre gli slovacchi a ritornare a noi: oggi essi hanno da superare i confini. Domani, attraverso un solo confine, si troverebbero in territorio italiano.

Il duca Tomaso di Genova all'inaugurazione della Fiera

L'on. Fara ha firmato il decreto per i Magazzini Generali

Abbiamo da Roma, 29, sera: Il Presidente del Consiglio on. Facta ha ricevuto nelle prime ore del pomeriggio, prima della riunione del Consiglio dei ministri, il sen. Tardio e il sen. Salata, capo dell'Ufficio centrale per le nuove provincie. Il sen. Salata ha informato anzitutto il capo del Governo sullo svolgimento favorevole dei lavori del comitato interministeriale per i fatti incontestabili e sulla necessità di qualche urgente provvedimento del Governo.

Il Presidente del Consiglio approvò il suo senz'altro il decreto proposto dal sen. Salata per la riforma dell'amministrazione dei Magazzini Generali, che corrisponde ai voti espressi dal comitato interministeriale e dal ceto mercantile di Trieste, in relazione alla grave crisi dei traffici. Si tratta di dare ai fiduciari della città una equa influenza, specialmente riguardo alla revisione delle tariffe per attirare sull'emporio adriatico, con la diminuzione delle spese, il traffico nella concorrenza con i porti del Nord.

L'on. Salata intrattenne il Presidente del Consiglio anche su altri argomenti, comunicandogli tra l'altro la memoria che, in seguito alle discussioni svoltesi a Trieste, aveva già fatto pervenire nelle mani del ministro degli Esteri e del Tesoro sul problema austriaco e, in genere, sull'ordinamento economico e doganale del retroterra di Trieste.

Alla prossima riunione del Consiglio dei ministri, che si terrà probabilmente mercoledì, parteciperà anche il sen. Salata, dovendosi trattare vari affari di speciale interesse per le nuove provincie. Il Presidente del Consiglio ha comunicato all'on. Salata un telegramma del 19, che ha affidato al duca Tomaso di Genova la sua rappresentanza all'inaugurazione della Fiera campidoria di Trieste.

Il decreto che amplia il Comitato dei Magazzini Generali

La *Stirani* comunica da Roma, 29, sera: Con ordinato decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, in conformità ai voti espressi dalla Commissione interministeriale per i traffici triestini, si è provveduto ad ampliare la composizione e le funzioni del Comitato dei R.R. Magazzini Generali di Trieste. Faranno parte del Comitato, oltre ai funzionari finora ammessi sotto la presidenza del Commissario generale civile, due delegati del Comune e due della Camera di commercio e industria di Trieste, nonché cinque membri del Comitato interministeriale per i traffici triestini da designarsi dal suo presidente.

Oltre alle mansioni stabilite dallo statuto e nel regolamento dei Magazzini Generali e in altro norme vigenti, spetteranno al Comitato istituito con il nuovo decreto in particolare: La revisione generale delle tariffe e dei regolamenti per l'esercizio dei Magazzini generali, in rapporto alla presente eccezionale situazione dei traffici, nonché la presentazione di proposte al Comitato interministeriale per i traffici di Trieste sull'ordinamento definitivo, sulla gestione commerciale del porto, prendendo in esame anche lo schema del provvedimento del Governo concesso preliminarmente nel 1919-20.

Il capo dell'Ufficio centrale per le nuove provincie, sulla cui proposta il provvedimento è stato emanato, ha designato a far parte del Comitato interministeriale dal sen. del Parlamento, e i signori avv. Alf. Lucatelli, comm. Mosconi, dott. Puecher e comm. Uccelli.

Il decreto presidenziale entra in vigore immediatamente.

La minacciata chiusura dei cantieri e le maestranze di Montebello

Un comizio degli impiegati

La minacciata chiusura dei Cantieri e la grave situazione che si prospetta per le maestranze in genere, che vedono di giorno in giorno assottigliarsi il lavoro ed il loro numero per i continui licenziamenti imposti dalla mancanza di lavoro, ha formato un'impressione tutti gli addetti al Cantiere di Montebello, e infatti oggi gli impiegati si sono riuniti a comizio per nominare un comitato di agitazione.

Il signor Romeo Costantini del Cantiere S. Rocco fece loro un'ampia esposizione della situazione veramente tragica in cui verrebbero a trovarsi impiegati ed operai, qualora, per il mancato appoggio del Governo, i Cantieri dovessero chiudersi. Continuò dicendo che era necessario muoversi e far sentire la propria voce presso il Governo, perché si decida finalmente a stabilire qualche cosa di definitivo nei riguardi dei provvedimenti da adottarsi per le costruzioni navali, e ciò perché maestranze ed impiegati possano, con meno pessimismo, attendere un avvenire migliore. Concluse invitando alla nomina di un comitato di agitazione che, dopo aver presi accordi con quelli di Trieste e delle altre regioni, inizi un'agitazione in grande stile.

Il capo d'arte Baccarini, il quale accusa i partiti sovversivi di non aver fatto nulla per evitare l'attuale crisi e venire incontro ai bisogni degli operai, approvò le proposte del Costantini.

L'impiegato Garibaldi Pedrini, premendo la parola per esortare il comitato che sarà nominato a prendere contatti ed accordi con gli operai, perché essi pure nominino un loro comitato di agitazione, affinché le pressioni che saranno fatte sul Governo siano più efficaci. Desidera che ai comitati sia data ampia libertà di azione in qualsiasi forma l'agitazione, non esclusa la violenza.

A far parte del comitato di agitazione propongono che vengano nominati i signori: Giovanni Farocci, Giovanni Benussi, Roberto Amadi, Armando Grimaldi, Leandro Portelli e Baccarini.

La Società Operaia per la salvezza dei cantieri

Nella seduta del 8 corrente, la direzione della Società Operaia Triestina votava il seguente ordine del giorno: «La direzione della Società Operaia Triestina, vivamente impressionata dalle condizioni create al cantiere della Venezia Giulia dalla incoerenza politica governativa, dove ancora una volta è necessariamente elevato la sua voce a protesta contro la colpevole indifferenza del Governo, in appoggio del movimento iniziato dagli operai e impiegati e dai cantieri per la salvezza della nostra industria navale e dei nostri cari operai, ai quali la minacciata chiusura dei cantieri apporterebbe fame e rovina».

Deliberava ancora di spedire al Presidente del Consiglio il seguente telegramma: «Sua Eccellenza Facta, Presidente ministri, Roma. Sin da ora promossa una benemerita iniziativa di solidarietà tra i nostri interessi triestini non avversari, anzi peggiora continuamente attività commerciali. Interessiamoci a provvedere salvezza cantieri cittadini. Operai, impiegati elevaranno una giusta protesta. Società Operaia Triestina associati movimento. Comici, presidente».

La Fiera campionaria e lo Sport regionale. Nel padiglione dello Sport della Fiera campionaria, la direzione ha stabilito di esporre medaglie e coppe vinte dalle società sportive della regione, che sono invitate a inviare i premi conquistati alla direzione stessa della Fiera o all'ufficio di pubblica istruzione dell'allestimento del padiglione dello Sport.

La prossima riunione di corse al trotto all'ippodromo di Montebello

Domenica, dunque, alle 14 precise, si inizierà la prima giornata della grande Riunione autunnale di corse al trotto.

Con l'approssimarsi della giornata di riapertura, l'interesse del pubblico e degli appassionati per tale genere di sport si fa sempre più vivo e l'attesa è sempre più intensa.

Intanto l'ippodromo si sta vestendo della sua stoffa per ospitare la solita folla di eleganti signori e di esportatissimi che daranno alle tribune quella gaiezza che è ormai tradizionale e quell'intenso movimento nella vita cittadina che è uno dei grandi successi e dei grandi meriti della Società delle corse, la quale, non è male ripetere, ha dato tutte le sue cure perché la Riunione autunnale della città, un primo successo lo ha avuto con le numerose iscrizioni di cavalli, di cui abbiamo dato notizia nei giorni scorsi.

Non vi è dubbio che il pubblico appoggerà l'iniziativa della Società delle corse e che per tutte le nove giornate la cittadina dimostrerà il suo gradimento con un affollato concorso.

Nelle giornate di lunedì e martedì sono arrivati parecchi cavalli e altri sono attesi entro oggi. Malgrado la coincidenza con le corse di Montebelloni e di Vicenza, sappiamo che domenica saranno qui i migliori guidatori dilettanti e professionisti, fra questi ultimi il cav. Barbetta, Cicognani, Orsini, Pirovano, Pierpani, Fabris ecc.

Per la prima giornata di corse, essendo il cronometrista ufficiale dell'Unione ippica italiana cav. Vallavasa impegnato altrove, funzionerà da cronometrista l'avv. Mario Buzzi, nostro concittadino, che prima della guerra aveva occupato tale posto facendosi notare per la sua scrupolosa esattezza.

Sono stati fissati come segue i prezzi per l'ingresso, i palchi e i posti: nei prezzi è compreso anche il diritto d'entrata di bollo: ingresso alla Tribuna A, lire 15; ingresso alla Tribuna B, lire 8; posti nella Tribuna A, lire 10; posti nella Tribuna B, lire 3; palchi, lire 100; abbonamenti per l'ingresso alla Tribuna A, lire 100; abbonamenti ai palchi, lire 600.

Entro la giornata di domani sarà pubblicato il programma (bollettino) del primo giorno, comprendente tre corse a prova unica, due a partita obbligata e una eventuale.

In tutte le corse della prima giornata, i cavalli iscritti sono numerosi; le corse di classe minima e di dilettanti hanno raccolto oltre trenta iscrizioni, tanto che la direzione della Società ha pensato di limitare il numero di effettivi, eventualmente in due divisioni, aumentando i premi e raddoppiando il numero delle medaglie.

Proteste dei sindaci del Friuli orientale contro il tracollo della ferrovia del Predil

Abbiamo da Gradisca, 29, sera:

Con larghissimo concorso di sindaci e di rappresentanti delle associazioni economiche e delle aziende commerciali, industriali ed agricole del Friuli orientale, si tenne l'adunanza di protesta contro il tentativo di scartare dal tracollo della progettata ferrovia del Predil il tronco Cormons-Gradisca-Sagraia. Era presente anche il Commissario civile avv. Restagnani.

Il sindaco avv. Marizza, ringraziati gli intervenuti, legge il seguente telegramma pervenutogli dall'on. Fantoni: «Impossibilitati intervenire, invio adesione, assicurando appoggio decisione assemblea», e dà la parola all'assessore Dorigo.

Contro la G. P. di Gorizia

Spiegato lo scopo dell'adunanza, il Sindaco fa la cronistoria delle pratiche che si svolsero dal gennaio 1920 in poi, da quando cioè il Ministero dei LL. PP. rese noto il percorso della progettata ferrovia Tarvisio, Cividale, Cormons, Gradisca, Montebello, Trieste; rileva le ripetute formali promesse degli ex ministri dei LL. PP., i quali hanno sempre assicurato che la linea avrebbe seguito il percorso originario; accenna all'avversità di Gorizia a tale percorso, avversità che, mentre non ha alcun fondamento, dimostra — secondo l'oratore — come il capoluogo della provincia voglia perseguitare la minaccia di l'avvicinamento dell'intero Friuli orientale, col preavviso di una comoda comunicazione, termina deplorendo l'opera, che dice partigiana, della Giunta provinciale e della Camera di commercio e invocando dal Governo una parola che valga a tranquillare le esasperate popolazioni del Friuli orientale, i cui più vitali interessi sarebbero compromessi dall'eliminazione del tronco ferroviario Cormons-Gradisca-Sagraia.

Dopo lunga e animata discussione, l'assemblea nomina a voti unanimi un comitato d'azione permanente, il quale avrà il compito di mettere in esecuzione i deliberati e di fare tutti quei passi che l'importanza della questione richiede. Il comitato stesso composto dai sindaci di Gradisca, Cormons, Foggiana, Mariano e Romana e da quattro delegati delle aziende industriali, commerciali e agricole di Gradisca e Cormons. N. eletto presidente il sindaco di Gradisca avv. Marizza.

Il voto dei sindaci

In fine è approvato ad unanimità il seguente ordine del giorno:

«I sindaci del Friuli orientale, unitisi nella sala del Consiglio di Gradisca il 27 agosto 1922, per la trattazione della ferrovia del Predil;

«viste le pressioni fatte dall'amministrazione provinciale e della Camera di commercio di Gorizia, nel senso di ottenere una soluzione egiziana, contraria agli interessi generali della Provincia, deplorendo l'azione partigiana di dette autorità e le addotte al biasimo delle popolazioni interessate, poiché ottennero l'assentimento del Governo dei loro ingiusti postulati;

«viste la deliberazione del Ministero dei LL. PP., colla quale concede alla città di Gorizia una transazione nel progetto originario, secondo cui la nuova linea di grande traffico toccherebbe quella città evitando il breve tratto Cormons-Gradisca;

«considerato che, mentre il vantaggio che deriverebbe alla città di Gorizia sarebbe marcatamente e materialmente nullo, in seguito al costoso tronco S. Lucia di Tolmino-Tarvisio, che finirebbe la congiunzione di quella città con l'Austria tedesca, e mediante la esistente doppia congiunzione con Trieste, alla città di Gradisca ed ai paesi limitrofi deriverebbe un grandissimo danno in seguito precisamente al mancato beneficio di questa linea;

«considerato pure che le ragioni addotte dall'amministrazione provinciale e della Camera di commercio di Gorizia sono in viva contraddizione coll'approvazione del progetto che comprendeva il tratto Cormons-Gradisca, avvenuta nel gennaio 1920 e considerata infine che il mancato passaggio di questa linea da Gradisca produrrebbe l'immarcescimento se non il soffocamento della vita industriale e commerciale di questa città e dei paesi limitrofi;

«dotti del buon diritto, contraddittori dalle adesioni di tutti i rappresentanti delle popolazioni interessate, si costituiscono in co-

L'agitazione dei disoccupati per la continuazione del sussidio

Ieri mattina, alla Camera del lavoro, si raccolsero numerosi i disoccupati al comizio indetto dal Comitato di agitazione. Aperse il comizio il segretario camerale Cavarocchi, il quale rievocò la storia dei paesi fatti per l'equipaggiamento dei disoccupati giuliani a quelli del Regno e le promesse avute dal Commissariato generale civile e dal sen. Salata che finora rimasero lettera morta.

Infine l'oratore spiega agli adunati un sistema per ripartire un'eventuale soppressione del sussidio di disoccupazione, servendosi cioè di buoni che verrebbero consegnati, verso presentazione del relativo biglietto, dal Comitato d'agitazione, a ciascuno dei disoccupati, i quali se ne dovranno servire per l'acquisto dei generi di prima necessità.

Questa proposta è un ordine del giorno di protesta contro le lungaggini del Governo, sono approvati all'unanimità, quindi molte voci propongono che i disoccupati si raccolgano alle 16 in piazza dell'Unità, per una dimostrazione.

Il segretario Cavarocchi, osserva ai proponenti che la Questura, che ieri l'altro proibì ai metalurgici un corteo, non avrebbe permesso la dimostrazione, ma molti insistono e la proposta è approvata.

Alle 16, però, in piazza dell'Unità c'era soltanto qualche centinaio di donne e di ragazzi che attesero invano per mezz'ora il grosso dei dimostranti, quindi si misero in colonna e si diressero verso la Riva III Novembre. All'altezza del palazzo del Commissariato generale la colonna fu affrontata da un plotone di carabinieri al comando del cav. Michele, che non faticarono a scompigliare le file dei dimostranti, che si sbandarono gridando. Furono praticati tre arresti: due donne e un giovanotto.

Le donne, sbandate, entrarono qua e là, in corso Garibaldi, piazza Garibaldi, via Canova ecc., nelle panetterie che incontrarono, gettarono sulla via filoni di pane mettendo a soqquadro le batteggie. Intervenne la forza pubblica, le dimostranti si diedero alla fuga. Parecchie donne furono arrestate, ma, più tardi, vennero rilasciate. In relazione alle attuali agitazioni operaie, il Sindaco ha inviato all'on. Facta il seguente telegramma:

«Eccellenza Facta, Presidente ministri, Roma. Credo mio dovere prospettare grave esasperazione animi popolazione per mancata rinnovazione sussidi ai disoccupati e imminente minaccia chiusura cantieri che accrescerebbero miseria già insopportabile. Invoco pronti provvedimenti atti a equanimità di Venezia Giulia con tutti gli altri del Regno ridonando tranquillità cittadina che ha necessità somma di aiuto e lavoro. Ossequi. Sindaco Pitagora».

Il piroscato di prima classe

Il piroscato di prima classe

caricatura, fra il 20-30 settembre a. c., diretto

tamente per

Rotterdam, Amsterdam ed Amburgo

assumendo merci con trasbordo per tutti i

principali porti del CONTINENTE EUROPEO, del BALTICO e PIAZZE RENAISSANCE

Per informazioni ed assicurazioni delle polizze rivolgersi all'Agente

G. E. GEROLIMICH

Via Geppa 2 — Telefono 34-48

15 Settembre p. v.

apertura

del nuovo e grande

Collegio-Convitto Maschile

„MINERVA“

nella Stazione ABBAZIA

climatica di ABBAZIA

(Riviera della Venezia Giulia)

Con annesso Scuole elementari - Medie inferiori superiori e Dossuola - Disciplina e sorveglianza - Condizioni modiche.

Informazioni ed iscrizioni:

Trieste: Via Rosini 16, Scuola „Minerva“, tel. 47-48

Abbazia: Collegio-Convitto „Minerva“.

Dr. de Nicola

Specialista malattie della pelle

Venerie e Sifilitiche

Corso V. E. 41 - Visite 12-2 e 4-7 Tel. 1351

SAPOL

Non ha mai

baciato

una mano

così morbida...

BERTELLI

TRIESTE, Piazza della Borsa N. 4

Grado

CASINO MUNICIPALE

Trattenimenti, danze, varietà. Servizio

speciale automobili Montefalco ore 20.30

Partenza da Montefalco ore 20.30

Im

Im

Im

Im

Im

Im

Im

Im

Im

Im

Im

Im

Im

Im

Im

Im

Im

Im

Im

Im

Im

Im

Im

Im

